



TITLE:

# 京大東アジアセンターニューズレター 第498号

AUTHOR(S):

京都大学経済学研究科東アジア経済研究センター

---

CITATION:

京都大学経済学研究科東アジア経済研究センター. 京大東アジアセンターニューズレター 第498号. 京大東アジアセンターニューズレター 2013, 498

ISSUE DATE:

2013-12-16

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/179617>

RIGHT:

## 目次

- 中国経済研究会のお知らせ
- 上海街角インタビュー ⑩
- 【中国経済最新統計】

### 「中国経済研究会」のお知らせ

2013年度第6回（通算第38回）の中国経済研究会は下記の要領で開催することになりました。大勢の方のご参加をお待ちしております。

#### 記

時 間： 2013年12月17日（火） 16:30－18:00

場 所： 京都大学吉田キャンパス・法経済学部東館 8階リフレッシュルーム（会場変更）

報告者： 鄭小平（立命館大学経済学部教授）

テーマ： 「中国における地域格差の変化とその原因―戦後日本経済の経験を参考に―」

注：本研究会は原則として授業期間中の毎月第3火曜日に行います。2013年度における開催（予定）日は以下の通りです。

前期：4月23日（火）、5月21日（火）、~~6月18日（火）~~、7月23日（火）

後期：10月22日（火）、11月19日（火）、12月17（火）、1月21日（火）

（この件に関するお問い合わせは劉徳強（liu@econ.kyoto-u.ac.jp）までお願いします。なお、研究会終了後、有志による懇親会が予定されています。）

\*\*\*\*\*

### 上海街角インタビュー ⑩

社団法人大阪能率協会アジア・中国事業支援室副室長（海外委員）

順利包装集团董事长（在上海）

福喜多技術士事務所所長

福喜多俊夫

### 「中国の電気自動車（EV）は大躍進を遂げるか？」

新エネルギー車産業の発展を加速し、省エネ・排出削減を推進し、大気汚染の改善を促すため、中国財政部、中国科学技術部、中国工業情報化部、中国發展改革委員会（發改委）の4つの部・委員会は9月17日、「新エネルギー車の使用普及業務の継続実施に関する通知」を共同発表した。

2012年6月28日に国務院が可決した「省エネ・新エネルギー自動車産業發展企画」によると、2015年をめどに電気自動車とプラグインハイブリッドカーの生産台数を累計50万台とし、20年には200万台を超えるようにするとしている。だが現実の数字をみると、国の補助金政策が大規模に行われた12年ですら、新エネルギー自動車の販売台数は1万2791台にとどまり、同年の自動車販売台数全体のわずか約0.7%を占めたただけだった。

果たして中国の電気自動車産業は大躍進を遂げるのか？

私の関係している会社は自動車内装材を生産しているので、自動車関連産業には縁がある。そこで業界に詳しい陸旭東さんに中国の電気自動車の最新事情を伺った。今回は街角インタビューというより単独インタビューである。

#### 1. EVの政府計画

2012年6月28日、国務院が「省エネ・新エネルギー自動車産業發展企画（2012-2020）」を発行、その中で電気自動車に関して以下の目標が設定された。

①新エネ自動車の發展方向

純電気自動車（EV）、及びプラグインハイブリッド（PHV）車を発展の方向とする。

②EV+PHV の目標販売台数は 2015 年に 50 万台、2020 年には 200 万台、累計 500 万台

しかし、その後 1 年の状況から鑑みると、この計画は楽観すぎて明らかに達成不可能。マッキンゼーの推測では、中国の EV 販売台数は 2017 年 15 万台、2020 年 100 万台実現すればいい方という。

## 2. EV 補助金について

### ①国家レベルの補助金

中国の EV 政策について、2009 年 1 月に“十城千輛”計画を発表。これはバス、タクシー、公用車を主に 10 都市に 1000 輛の割合で EV を取り入れる計画である。（実行段階では諸原因でいろいろ問題が出た）

2010 年 5 月、家庭用 EV を促進するため「個人の新しいエネルギー車購入に関する補助金試行の通知」を発表。北京、上海、深圳、杭州、長春、合肥の 6 都市を施行都市とし、電動車電池に 3000 元/KWh の補助金を出した。（但し、EV は最高 6 万元、PHV は最高 5 万元まで）

この補助金制度は 12 年末に終了したが、続きの政策がなく、2013 年 9 月 17 日になって、やっと新しい補助金政策を公表、今度は全国規模で実施することになった。

EV 走行距離 (km)	80～150	150～250	250 以上	
PHV 走行距離(km)				50 以上
補助金 (万元)	3.5	5	6	3.5

### ②地方レベルの補助金

国家レベルの補助金政策に合わせ、各試行都市では EV を促進するため地方補助金も導入した。（非試行地域は静観）

例えば上海では、電気自動車電池補助金 2000 元/KWh、EV は最高 4 万元、PHV は最高 3 万元。加えてナンバープレートは無料（ガソリン自動車のナンバープレートは競売制で、7～8 万元かかる）。深圳では、EV は 6 万元、PHV は 3 万元の補助金が出る。他の試行都市も似た補助金政策を実施している。しかし、地方財政から出るので、地方補助金がほとんど現地生産の EV に限定という条件がついており、地方保護色が強い。

（深圳：比亞迪（BYD）e6、上海：上海汽車 E50）

これらの都市では、国家補助金と地方補助金を同時に受けられるので、1 台の EV は補助金でおよそ 10～12 万元安くなる。

なお、2013 年 9 月 17 日の国家レベルの補助金政策見直しのように、2014 年には各地の地方補助金政策も変わり、補助金額は平均 10%引き下げられることが予測されている。

## 3. 実際商業運営している EV の状況

### ①深圳 比亞迪（BYD）の e6：タクシーとして影響力大

走行距離 300 キロと長い、価格は 37 万元（約 590 万円）と高価なため、補助金を貰ったとしても 25 万元（約 400 万円）となり、充電ステーションの少なさ等使用の不便さを考慮すればガソリン車には太刀打ち出来る状態にはない。街の顔としてタクシーに使用されている。



### ②上海 上海汽車の荣威 E50

販売価格は 23.5 万元、電池走行距離 180 キロ。補助金を貰えば 14.5 万元（約 230 万円）で入手可能。ナンバープレートが無料で交付されることを考えれば有利と考えられるが、販売実績は千単位の台数。



③杭州の電動タクシー、衆泰 5008EV

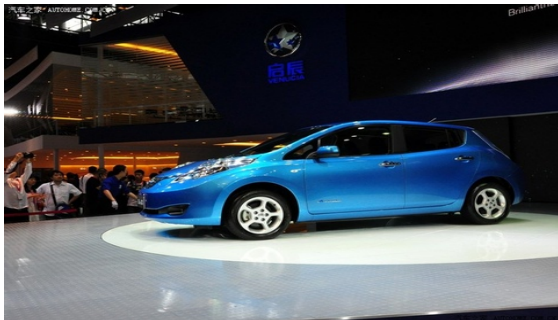
電池 1 回交換時の最長走行距離 93 キロ、この短さでは実用的とはいえない。1 日 200 キロ走行するためには 4 回の電池交換が必要。



4. モーターショーで公開、或いは開発が終わった EV 一覧

①啓辰 e30 (東風汽車)

2012 年広州モーターショー (2012 年 11 月) でデビュー、日産リーフの中国版、160 キロ走行可能。2015 年量産開始の予定。



---

②E150EV（北京汽車）

2013 年 6 月販売開始。150 キロ走行可能、価格は 24 万元。補助金を差し引けば 12 万元（約 190 万円）で入手可能。販売実績は不明。



③長安 E30（長安汽車）

北京房山区でタクシーとしてデモ。価格は 25～30 万元の見込み



④賽欧 SPRINGO（上海 GM）

2012 年広州モーターショーでデビュー。走行距離 150 キロ、価格は 25.8 万元の予定



⑤愛意（江淮汽車）

2012 年合肥市で政府用車として 250 台出荷。走行距離 120 キロ、価格 15.8 万元。補助金 8.3 万元を差し引けば 7.5 万元（120 万円）で入手可能。実績は少ない。





#### ⑥開利（一汽 VW）

コンセプトカーとして展示、それ以外の情報は不明



中国のEVについて陸さんは下記の様な私見を述べた。

EV はほぼ世界横一線で走り出しているので、自動車工業で先進国を追い越す良いチャンスとは思いますが、コア技術があるわけではないので、革新的な技術開発がないと中国が世界をリードする立場に立つのは難しい。また、現状は政府主導でEV と PHV を発展方向としているので、市場の力が働かないのが難。現状では急速な発展は見込めないのではないか、マッキンゼーの予測した 2017 年 15 万台、2020 年 100 万台というのが現実的な数字ではないかと思う。また、中国だけのことではないが、EV の将来は電池の技術進歩（安全性、寿命、快速充電）にある。

（写真はインターネットで各種情報からダウンロードしたものである）

#### 参考①：各種 EV の特徴

- 1) HV（ハイブリッド）：プリウスが代表作。エンジン駆動が主。エンジン及びブレーキのエネルギーを利用して発電、その電気を駆動に補助。電池容量が小さく（電池だけの駆動では 1 キロしか走れない）、厳密に言うと EV ではない。電池とエンジン両方駆動なので構造複雑。
- 2) PHV（プラグインハイブリッド）：エンジン駆動が主。重量と性能を総合考慮して HV の電池を大きくし（例えば 40～50 キロ電池駆動）、車の一日平均移動距離 60 キロのうち、出来るだけガソリン駆動を減らす。
- 3) EV（純電気自動車）：電池駆動。環境には一番いいが、走行距離が短いほか、電池容量大による重量増、高価、更に充電時間が長く、電池寿命が短い等解決しなければならない課題が多い。
- 4) Range-Extended（増程式）EV：電池駆動。電池が弱くなったらエンジン発電により電池を充電して車を駆動。電池容量が比較的小さくてすみ、電池寿命が長、ガソリン節約及びエンジンが安定運行可能なのでメリットがある。

#### 参考②：世界の主要 EV（一般ハイブリッドを除く）

メーカー	モデル	走行距離（km）
Tesla	Model S	256～480
日産	Leaf	170
ホンダ	FIT EV	160
Mini	Mini E	100～190
Volvo	C30	150
BMW	BMW i	160
三菱	i-MiEV	160
Peugeot	iOn	150
Smart	Fortwo	100
VW	Golf Blue-e-motion	150
GM	Volt（Range-extended）	
トヨタ	Prius Plug-in	

以上

## 【中国経済最新統計】

	① 実 質 GDP 増加率 (%)	② 工業付 加価値 増加率 (%)	③ 消費財 小売総 額増加 率(%)	④ 消費者 物価指 数上昇 率(%)	⑤ 都市固 定資産 投資増 加 率 (%)	⑥ 貿易収 支 (億ドル)	⑦ 輸 出 増加率 (%)	⑧ 輸 入 増加率 (%)	⑨ 外国直 接投資 件数の 増加率 (%)	⑩ 外国直 接投資 金額増 加率 (%)	⑪ 貨幣供 給量増 加 率 M2(%)	⑫ 人民元 貸出残 高増加 率(%)
2005 年	10.4		12.9	1.8	27.2	1020	28.4	17.6	0.8	▲0.5	17.6	9.3
2006 年	11.6		13.7	1.5	24.3	1775	27.2	19.9	▲5.7	4.5	15.7	15.7
2007 年	13.0	18.5	16.8	4.8	25.8	2618	25.7	20.8	▲8.7	18.7	16.7	16.1
2008 年	9.0	12.9	21.6	5.9	26.1	2955	17.2	18.5	▲27.4	23.6	17.8	15.9
2009 年	9.1	11.0	15.5	1.9	31.0	1961	▲15.9	▲11.3	▲14.9	▲16.9	27.6	31.7
2010 年	10.3	15.7	18.4	3.3	24.5	1831	31.3	38.7	16.9	17.4	19.7	19.8
2011 年	9.2					1549	20.3	24.9				
10 月		13.2	17.2	5.5	34.1	170	15.8	29.1	-0.6	8.7	16.7	14.1
11 月		12.4	17.3	4.2	21.4	145	13.8	22.6	-12.9	-9.8	16.2	14.0
12 月	8.9	12.8	18.1	4.1	5.7	165	13.3	12.1	-15.4	-12.7	17.3	14.3
2012 年						2303	7.9	4.3				
1 月				4.5	25.3	273	-0.5	-15.0	4.6	10.8	16.6	14.8
2 月		21.3		3.2	—	-315	18.3	40.3	38.7	-0.9	17.8	15.0
3 月	8.1	11.9	15.2	3.6	21.1	53	8.8	5.4	-6.5	-6.1	18.1	15.7
4 月		9.3	14.1	3.4	19.2	184	4.9	0.4	-26.1	-0.7	17.5	15.4
5 月		9.6	13.8	3.0	21.0	187	15.3	12.7	-6.1	0.0	17.9	15.7
6 月	7.6	9.5	13.7	2.2	21.8	317	11.3	6.3	-16.3	-6.9	18.5	16.0
7 月		9.2	13.1	1.8	20.6	251	1.0	5.7	-7.8	-8.6	18.9	16.0
8 月		8.9	13.2	2.0	19.4	267	2.7	-2.7	-12.7	-1.4	18.4	16.1
9 月	7.4	9.2	14.2	1.9	23.1	277	9.8	2.3	-6.4	-6.8	19.8	16.2
10 月		9.6	14.5	1.7	22.4	320	11.5	2.2	1.8	-0.2	14.6	15.9
11 月		10.1	14.9	2.0	20.0	196	2.8	-0.1	-8.7	-5.4	14.5	15.7
12 月	7.9	10.3	15.2	2.5	18.8	316	14.0	6.0	-7.8	-4.5	14.4	15.0
2013 年												
1 月				2.0	20.8	291	25.0	29.0	-12.4	-3.4	15.9	15.4
2 月				3.2		153	21.7	-14.9	-35.6	6.3	15.2	15.1
3 月	7.7	8.9	12.6	2.1	21.5	-9	10.0	14.2	-19.7	5.7	15.7	14.9
4 月		9.3	12.8	2.4	19.8	182	14.6	16.6	13.9	0.4	16.1	14.9
5 月		9.2	12.9	2.1	19.7	204	0.9	-0.1	-14.4	0.3	15.8	14.5
6 月	7.5	8.9	13.3	2.7	19.9	271	-3.3	-0.9	-17.3	20.1	14.0	14.1
7 月		9.7	13.2	2.7	20.2	178	5.1	10.8	1.2	24.1	14.5	14.3
8 月		10.4	13.4	2.6	21.4	285	7.1	7.1	-11.7	0.6	14.7	14.1
9 月	7.8	10.2	13.3	3.1	19.6	152	-0.4	7.4	-16.8	4.9	14.2	14.3
10 月		10.3	13.3	3.2	19.2	311	5.6	7.5	-8.2	1.2	14.3	14.1
11 月		10.0	13.7	3.0	17.6	338	12.7	5.4			14.2	14.2

注：1. ①「実質 GDP 増加率」は前年同期（四半期）比、その他の増加率はいずれも前年同月比である。

2. 中国では、旧正月休みは年によって月が変わるため、1 月と 2 月の前年同月比は比較できない場合があるので注意されたい。また、( ) 内の数字は 1 月から当該月までの合計の前年同期に対する増加率を示している。

3. ③「消費財小売総額」は中国における「社会消費財小売総額」、④「消費者物価指数」は「住民消費価格指数」に対応している。⑤「都市固定資産投資」は全国総投資額の 86%（2007 年）を占めている。⑥—⑧はいずれもモノの貿易である。⑨と⑩は実施ベースである。

出所：①—⑤は国家統計局統計、⑥⑦⑧は海関統計、⑨⑩は商務部統計、⑪⑫は中国人民銀行統計による。